

Van der Werff e. a.

nog een enkele vraag formuleren en enige bezorgdheid uitspreken. Ondanks diverse gesloten dan wel nog te sluiten convenanten, dat wil zeggen afspraken met diverse, vooral chemische, industrieën over toelaatbare graden van verontreiniging van lucht en water – met verontreiniging bedoel ik ook verhitting van water – voorzie ik speciaal ten aanzien van het water van de Westerschelde toch wel problemen. Op de Westerschelde gaat op den duur vrijwel geheel West-Brabant, inclusief Shell-Chemie aan de Moerdijk lozen via de persleiding, die bij Waarde zal uitmonden. Daarop komt ook dit Vlissingse Havenschap en de overzijde, dat wil zeggen Terneuzen uit en verder zal Antwerpen ook nog wel een flinke stroom lozen, een stroom, die aan generlei beperking van kwalitatieve of kwantitatieve aard onderhevig is. Of ben ik daarmee abusie en zijn hieromtrent tussen België en Nederland duidelijke en bindende afspraken gemaakt?

Ruim een jaar geleden stelde een symposium van biologen in Londen, dat er eigenlijk een lozingsverbod voor ongezuiverd afvalwater in zee zou moeten komen, dus ook in een open arm als de Westerschelde, maar met zo'n stellingname alleen zijn wij er natuurlijk niet.

Nu weet ik wel, dat er naar het oordeel van de experts een enorme plons vervuild water voor de Westerschelde toelaatbaar is te achten, maar het gaat mij bij dit wetsontwerp om het volgende. Als de zich op Nederlandse bodem vestigende bedrijven aan zware criteria – dat wil zeggen hogere kosten – worden onderworpen en als bedrijven op Belgisch grondgebied, die notabene op hetzelfde water lozen, niet aan zulke bepalingen zijn onderworpen, wordt dat een niet geringe vorm van concurrentievervalsing, die ten nadele van dit havenschap en van het op te richten schap van Terneuzen zal werken. In dit verband zou ik dan in de verdere toekomst – zo rond 1978 – ook nog aan het natte industriegebied van het havenschap Reimerswaal kunnen denken. Ik zal nu maar niet de vraag opwerpen, wat daarvan terecht zal komen in verband met de bij onze zuiderburen bestaande Baalhoekplannen, hoewel ik reuze benieuwd ben naar het in de memorie van antwoord aangekondigde „binnen afzienbare tijd” te verwachten interim-rapport over het Reimerswaalplan. Wel betekenen deze projecten – welk van beide er ook komt, want ik voorzie niet dat zij zullen kunnen samengaan – de kans op meer, veel meer vervuilingproblematiek.

Mijnheer de Voorzitter! Industrievestiging in de zeehavengebieden is volgens het Centraal Planbureau een economisch goede zaak. Het optimaal benutten van de betrekkelijke schaarse mogelijkheden in ons dichtbevolkte land en het voeren van een selectief beleid in deze – ik stelde het ook reeds bij de behandeling van de begroting – maken de oprichting van ook dit havenschap tot een verantwoorde zaak. Wij begroeten dus dit wetsontwerp als een stap in de goede richting, maar hopen dat verdere stappen spoedig door deze Minister en ook door zijn collega's van Binnenlandse Zaken en van Ruimtelijke Ordening zullen worden voorgesteld om de snelle ontwikkeling, die in de havens en bij de industrieën in het betrokken gebied plaatsvindt, te coördineren en te leiden. Mijn fractie zal graag haar stem aan het wetsontwerp geven.

De heer Lockefeer (K.V.P.): Mijnheer de Voorzitter! Het voorliggende ontwerp van wet inzake een gemeenschappelijke regeling tot oprichting van het Havenschap Vlissingen is, ná een ook aan de overzijde bij de openbare behandeling door diverse sprekers gememoreerde zeer lange voorbereidingsduur, thans aan de bijna laatste fase, alvorens het tot wet kan worden verheven. Deze verwachting heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat, althans volgens blz. 3578 der *Handelingen*, in de Tweede Kamer uitgesproken t.a.v. de behandeling hier. Ik moet zeggen dat het getuigt van geloof in de zaak waarvoor hij zich gesteld ziet.

Indedaad is een tijdsduur van twee jaar, nl. van 8 oktober 1968 (indiening bij de Tweede Kamer) tot heden beslist lang als we daarbij bedenken dat het Havenschap Delfzijl sedert

Lockefeer

1957 model heeft gestaan. Het komt me daarom ook haast onvoorstelbaar voor dat de constructie voor deze gemeenschappelijke regeling zo gecompliceerd zou zijn.

Gelukkig blijkt de verwachting, door mijn politieke vriend Dusarduijn e.a. bij de openbare behandeling aan de overzijde uitgesproken, t.a.v. het op stapel staande wetsontwerp inzake een gemeenschappelijke regeling tot oprichting van het Havenschap Terneuzen te worden vervuld, getuige de in de memorie van antwoord uitgesproken verwachting dat indiening hiervan in de loop dezer maand zal plaatsvinden. Wel hoop ik dan dat de memorie van antwoord niet zo lang zal uitblijven dat ze ons in de tweede helft van de week voorafgaande aan de openbare behandeling, dus slechts enkele dagen tevoren, bereikt. Ik neem niet aan dat een toezegging hieromtrent de minister erg zwaar zal vallen.

Deze Minister Bakker die nog op 12 mei j.l. bij de openbare behandeling zijner begroting in dit Huis stelde, dat het kritisch volgen onze taak is, zal er begrip voor hebben dat ik meen deze beschouwingen zo te moeten aanvangen en niet zoals de heer Van Bennekom, die zei de urgentie zó groot te achten dat hij bijna geneigd was van het woord af te zien om aldus de verschijning in het *Staatsblad* met enkele minuten te bespoedigen. De tijd, besteed aan de openbare behandeling, is beslist omgekeerd evenredig aan die der voorbereiding van het ontwerp.

Terwille van de tijd (de agenda voor vandaag bevat nog meer onderwerpen) zal ik mij beperken tot enkele onderwerpen uit het voor ons liggende ontwerp en vragen zoals die in het voorlopig verslag aan de orde zijn geweest. Dit doe ik niet dan nadat ik de bewindslieden namens mijn fractie dank heb betuigd voor de heldere uiteenzetting hunner standpunten bij de beantwoording der in het voorlopig verslag gestelde vragen.

Mijnheer de Voorzitter! Het lijkt op het eerste gezicht wellicht buiten de orde te liggen, maar het voorlopig verslag, waaraan ik mij mede sterk debet voel, én de memorie van antwoord geven het kader waarbinnen hier gepreludeerd mag worden over een aantal principiële vraagpunten, waartoe het karakter dezer Kamer naar ik meen in het eerste jaar van mijn lidmaatschap ervan te hebben mogen opmaken, zich zeer in het bijzonder leent, als *chambre de réflexion*, zij het dat dagdromen hierbij wel vermeden moet worden. Genoemde vraagpunten nu betreffen de complementen op het Havenschap Vlissingen, nl. het Havenschap Terneuzen én het Havenschap Reimerswaal, terwijl tevens de gedachte aan één havenschap voor het gehele Scheldebekken hierbij opgeld doet, dit laatste dan wellicht voorafgegaan door een voor het Westerscheldebekken alleen. Dat dit alles geen aangelegenheid is, bewijst wel de in de memorie van antwoord aangekondigde indiening van het wetsontwerp Havenschap Terneuzen. Terwijl dit laatste ontwerp nog zijn parlementaire behandeling moet aanvangen, hangt eigenlijk reeds de gedachte aan een fusie van beide Westerschelde-havenschappen in de lucht, zodat de wetgeving dreigt achter de economische noodzaak aan te lopen. Gelukkig is het voorontwerp van wet Havenschap Terneuzen blijkens mededeling zoveel mogelijk in overeenstemming gebracht met het wetsontwerp Havenschap Vlissingen en wordt met de samenstelling der bestuurscolleges hiermee rekening gehouden. Als de Provincie Zeeland haar vertegenwoordigers, evenals het Rijk dat blijkens de memorie van antwoord voornemens is te doen, uit dezelfde personen in de raad van bestuur der beide havenschappen zou laten bestaan, zijn wij al een eind op weg om straks beide havenschappen gemakkelijker in elkaar te schuiven. In de bestuursstructuur is er dan al sprake van een verregaande personele unie. Het zou, om met de kantlijnschrijver der Provinciale Zeeuwsche Courant van j.l. zaterdag te spreken, alvast wat oefenen zijn met twee havenschappen. Juist met het oog op de stroomversnellende ontwikkelingen in het Scheldebekken welke van groot belang zijn voor de totale economische en ruimtelijke ontwikkeling van ons land, zou ik de verant-

Lockefeer

woordelijke bewindslieden willen vragen ervoor te willen zorgen dat tijdig het bestuurlijke raam wettelijk wordt vastgelegd waarbinnen een ordelijk economisch verkeer zich kan ontwikkelen. De ontwikkelingen langs de Antwerpse linkeroever tot de Nederlandse grens, het Verdrongen land van Saeftinge o.m. als potentieel overflowgebied uit die agglomeratie én het Baalhoekkanaal zijn evenzovele uitroepstekens die vragen om een slagvaardig beleid. Ik zou de bewindslieden namens mijn fractie willen verzoeken hier uiterst waakzaam te zijn o.a. met betrekking tot het optimale moment van samenvoeging dezer beide havenschappen in kwestie. Deze beide trekpaarden voor het Westerscheldebekken, het Sloegebied én de Kanaalzone zullen mijns inziens beter in dubbelspan, c.q. dubbelhavenschap aan de ontwikkeling van dat gebied kunnen werken dan dat in enkelspan het geval zou zijn, als u, mijnheer de Voorzitter, mij als Zeeuw én paardenfokker deze vergelijking wilt veroorloven.

Thans geven wij echter mét de bewindslieden de voorkeur aan twee afzonderlijke havenschappen Vlissingen en Terneuzen, niet vanwege het in de memorie van antwoord genoemde motief: opdoen van ervaring, maar wel omdat anders aanmerkelijk méér tijd zou verlopen alvorens dat éne havenschap voor het gehele gebied zou zijn gerealiseerd.

Onmiddellijk hierop aansluitend, mijnheer de Voorzitter, nog een enkel woord over het Reimerswaalplan dat in het Scheldebekken onlosmakelijk – de heer Van der Werff heeft dit reeds eerder gezegd – moet worden gezien met de eerder genoemde regio. Dit plan is volgens de memorie van antwoord aan de Tweede Kamer bij een aantal havenprojectstudies betrokken onder auspiciën van de werkcommissie Deltagebied van de Rijksplanologische Commissie. In de memorie van antwoord naar aanleiding van het voorlopig verslag inzake vaststelling van hoofdstuk XII van het Departement van Verkeer en Waterstaat van de rijksbegroting voor het dienstjaar 1970 is op blz. 8 sub g met betrekking tot het Reimerswaalplan een overzicht gegeven van de stand van zaken op dat moment; dit is op 1 mei 1970. Het is verheugend te constateren dat er voortgang wordt gemaakt met het Reimerswaalplan. Ik hoop dat hierop niet van invloed is de kruistocht van de Zeeuwse gedeputeerde Kaland tegen het Reimerswaalplan welke in juni weer eens bleek toen hij, sprekend voor de C.B.T.B., stelde dat de industrie zich zal moeten vestigen op de vleugels van het Deltagebied en het midden vrij moet blijven voor de recreant en de agrariër. Het is naar mijn mening een daad van wijs beleid dat het college van gedeputeerde staten van Zeeland zich van deze uitspraken heeft gedistantieerd.

In de memorie van antwoord wordt gesteld dat binnen afzienbare tijd een interimrapport mag worden verwacht. Zijn naar aanleiding van deze mededeling reeds nu concretere informatie te verstrekken over de verwachtingen terzake van een ontwerp van wet? Dit ook omdat in de memorie van antwoord bij de rijksbegroting werd gesteld onder punt H, dat dit nog niet op korte termijn tegemoet kon worden gezien en, zoals verder gesteld, dat eventueel reeds eerder met de toegang voor zeeschepen zal kunnen worden aangevangen.

Waar de studies van het Rijk met het Overlegorgaan Zeehavenontwikkeling Zuidwest Nederland havenprojecten betreft wordt in de memorie van antwoord melding gemaakt van een eerste interimrapport met betrekking tot delen van de Westerschelde. Mij intrigeert de vraag welke delen dat zijn. Is de Minister bereid de Kamer hierover thans nader te informeren?

Tot slot, mijnheer de Voorzitter, nog een enkel woord over de samenstelling van de Raad van Bestuur en met name het adviserend lidmaatschap van de gemeente Middelburg, een aangelegenheid die ook in de voorbereidende en openbare behandeling aan de overzijde veel aandacht heeft gekregen. Erkend wordt wel in de memorie van antwoord, blz. 3, linker kolom, aan de Tweede Kamer de samenhang welke er bestaat tussen de belangen van het Havenschap en de omliggen-

de gemeenten. Maar voor het samenspel wordt hier verwezen naar het z.g. „tussen overheidslichamen gebruikelijke bestuurlijke overleg“. Als criterium voor deelneming van gemeentelijke zijde aan het Havenschap wordt gesteld dat het zich over het gemeentelijk gebied moet uitstrekken. Argumenten voor een adviserend lidmaatschap als: „verstrengeling van belangen van gemeente en Havenschap“ en „betrokkenheid over en weer“ en „de geheel eigen positie die Middelburg inneemt“ en „de nauwe relatie tussen het nieuwe industriegebied van die gemeente en van het Zuid Sloe“ gelden zeker voor Borsele en deels zelfs ook voor Goes. In het voorlopig verslag aan de overzijde worden deze argumenten mijns inziens terecht onlogisch genoemd en de mondelinge beantwoording hiervan heeft mij niet erg overtuigend toegeklonken. Dat rijksvertegenwoordigers zullen aandringen op het horen van Goes als er Goese belangen aan de orde zijn, is daarin een bevredigend geluid, maar dit z.g. „horen terzake“ zou ook in plaats van het raadgevend lidmaatschap aan de gemeente Middelburg gegeven hebben kunnen worden. Dit ontwerp van wet heeft echter te veel urgentie dan dat deze negatieve detailbeoordeling dominant zou mogen worden. Wel is het van belang de parallel te trekken naar het zusterontwerp Havenschap Terneuzen, dat zijn schaduw bij de behandeling van dit ontwerp Havenschap Vlissingen onmiskenbaar vooruitwerpt. De bewindslieden stellen in de memorie van antwoord dat een nauwe relatie met name tussen de gemeenten Axel en Hulst enerzijds en het Havenschap Terneuzen anderzijds niet aanwezig is zoals die wel zou bestaan tussen Middelburg en Vlissingen. Er zijn goede gronden om dit te weerleggen en wel onder meer aan de hand van door de raden dezer gemeenten genomen besluiten welke u per brief van 19 augustus uit Axel en 27 augustus uit Hulst zijn medegedeeld. Het moge u wellicht ten overvloede bekend zijn dat ik in dat Jeruzalem beslist geen onbekende ben. Na de recente gemeentelijke herindeling van Zeeuws-Vlaanderen maakt Axel weliswaar geen deel uit van het beheersgebied van het Havenschap doch wat ligging en functie ten opzichte van dit Havenschap betreft is Axel niettemin onveranderd een Kanaalzone-gemeente gebleven. Het zou hier te ver voeren alle in genoemd raadsbesluit gegeven argumenten te releveren om des tijds wille. Volstaan wil ik daarom met ernaar te verwijzen. Voor één punt echter wil ik een uitzondering maken.

Ligt Middelburg op een zestal kilometers van Vlissingen verwijderd – als het niet zo is, zal collega Verburg mij zeer zeker corrigeren –, de afstand van de stadskern van Axel tot genoemd beheersgebied bedraagt nauwelijks drie kilometer; dat is goed gezien de helft. Bovendien is ook hier sprake van sterke verstrengeling van belangen, betrokkenheid over en weer en een nauwe relatie tussen de gemeente Axel en het beheersgebied van het Havenschap Terneuzen i.o. Dit gepaard aan bovengenoemd afstandsargument pleit nú reeds en wel a fortiori voor een consequente toelating van Axel als adviserend lid tot de Raad van Bestuur zoals dat het geval is bij Middelburg ten opzichte van Vlissingen.

Voor de toelating van Hulst spreken andere argumenten zoals deze in de raadsnotie van 27 augustus zijn vastgelegd. Sedert de gemeentelijke herindeling grenzend aan de Westerschelde, heeft Hulst directe belangen bij de ontwikkeling van haven- en industriegebieden in geheel Oost Zeeuws-Vlaanderen. Het Land van Saeftinge ligt binnen haar grondgebied evenals het Nederlandse deel van het geprojecteerde Baalhoekkanaal. Het enkel tussen overheidslichamen gebruikelijke bestuurlijke overleg lijkt in het onderhavige geval beslist onvoldoende om de wederzijdse economische wisselwerking tussen het beheersgebied van het Havenschap en dat der gemeente Hulst voldoende tot zijn recht te laten komen. Ook hier zou ik nu reeds de bewindsman in overweging willen geven een open oog te hebben voor deze gedachten welke overtuigend gedragen worden door de gehele raad, hetzelfde open oog nl. toegevoegd met het open hart waarover de directeur-generaal van de Rijkswaterstaat in zijn nieuwjaarsrede heeft ge-

Lockefeer e. a.

sproken en waaraan door collega Elfferich bij de behandeling van de begroting van het Departement van Verkeer en Waterstaat mijns inziens zeer terecht is herinnerd.

Dezelfde openheid, mijnheer de Voorzitter, wil ik tot slot van mijn betoog bepleiten voor de motie die door de gemeenteraad van Hontenisse op 2 september — u ziet de streek is in beweging en de uitspraken zijn alle zeer recent! — is aanvaard. Ik zou, zoals ik ook in het voorlopig verslag erop heb aangedrongen, hier de duidelijke parallel kunnen trekken tussen Hontenisse dat grenst aan Terneuzen enerzijds en Borsele en Middelburg die grenzen aan Vlissingen anderzijds. Hontenisse, waarin sedert de herindeling van april 1970 de voormalige gemeente Ossensisse is opgenomen, heeft directe belangen bij de ontwikkelingen in het aangrenzende beheersgebied van het Havenschap Terneuzen en voor vestiging in het potentiële haven- en industriegebied te Ossensisse schijnen reeds verschillende petrochemische gegadigden te zijn. De beste wijze van inspraak is die binnen de structuur van het havenschapsbestuur. Ik zou een dringend beroep op de verantwoordelijke bewindsman willen doen om aan deze stem des volks in een tijd van inspraak en openheid niet licht voorbij te gaan. In de memorie van antwoord aan de Tweede Kamer wordt gezegd dat Sas van Gent aan de oprichting van het Havenschap Terneuzen zal moeten deelnemen. Ik ben het daar hartgrondig mee eens. In de memorie van antwoord aan deze Kamer geldt als argument tegen deelname van Hontenisse, dat nog niet vaststaat of en zo ja wanneer in de gemeente Hontenisse een zeehavenindustrieontwikkeling zal gaan plaatsvinden. Vergelijken wij dit met Sas van Gent, dan zie ik beslist daar géén zeehavenindustrieontwikkeling. Waarom nu bij eenzelfde motief de ene gemeente wel en de andere niet toelaten? De gemeente Hontenisse ligt in oostelijke richting grenzend langs de Westerschelde en vormt mét het beheersgebied een analoge geografische eenheid als Sas van Gent dat in zuidelijke richting doet langs het kanaal Gent-Terneuzen. Let wel, ik pleit hier niet voor een „entweder . . . ofder” maar voor toelating straks zowel van Hontenisse als van Sas van Gent en wel op gelijke gronden, wil althans het verschil in behandeling geen discriminatoire indruk geven.

Concluderend zou ik willen stellen dat mijn fractie positief staat tegenover het voorliggende ontwerp van wet en het gaarne haar steun zal geven.

We hopen de hier uitgesproken preludeerende gedachten in het aangekondigde ontwerp van wet voor het Havenschap Terneuzen straks te kunnen terugvinden en daarenboven binnen zo kort mogelijke tijd een soortgelijk ontwerp voor Reimerswaal aan de Kamer voorgelegd te zien.

De Voorzitter: U zult weten, dat de discussie in hoofdzaak gaat over wetsontwerp 9862, Wet Havenschap Vlissingen.

De heer Verburg (P.v.d.A.): Mijnheer de Voorzitter! Het wetsontwerp gemeenschappelijke regeling tot oprichting van het havenschap Vlissingen heeft, zoals de twee vorige sprekers al hebben gezegd, een lange geschiedenis. Ik kan alleen nog origineel zijn door eraan toe te voegen, dat deze geschiedenis teruggaat tot eind 1961, toen er een brief van de directeur-generaal van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat uitging met het verzoek een studietoelating in te stellen, die een concept-regeling voor een havenschap zou maken. Na enige maanden reeds lag het rapport op tafel en ruim acht jaar later lijkt het dan zo ver te zijn, dat de wet van kracht kan worden. Men kan nagaan, hoe degelijk het wetsontwerp er thans uitziet, zo degelijk, dat verschillende vragen in het voorlopig verslag en zelfs de discussiebijdrage in deze Kamer slaan op het intussen ingediende wetsontwerp op het havenschap Terneuzen en op de ontwikkeling van Reimerswaal. Het lijkt, dat wij zelfs de gelegenheid krijgen om het wetsontwerp inzake Terneuzen nog vóór de behandeling in de Tweede Kamer te behandelen. Kunnen wij dan tegelijk ook niet het wetsontwerp inzake de samenvoeging van de gemeenten op

Verburg e. a.

Tholen meenemen? Ik zal mijn kruik hierop niet verschieten; ik zal mij beperken tot enige kanttekeningen.

De Voorzitter: Dat was de bedoeling van mijn interventie.

De heer Lockefeer (K.V.P.): Wij hebben een voorlopig verslag en een memorie van antwoord. Binnen dit kader kunnen wij opereren. Tijdens de openbare behandeling. Niets is daar buiten gegaan.

De heer Broeks (P.v.d.A.): Behalve als het buiten de orde is.

De heer Verburg (P.v.d.A.): Mijnheer de Voorzitter! Ik zal mij beperken tot een paar belangrijke detailpunten. Het betreft in de eerste plaats de positie van de N.V. Haven van Vlissingen. Zoals bekend, is de N.V. Haven van Vlissingen ondernemer, expeditiebedrijf, cargadoor, stuwadoor en tegelijkertijd havenbeheerder. Dat havenbeheer wordt aan het havenschap overgedragen. Nu staat de N.V. Haven van Vlissingen — het bedrijf — op het punt te worden losgemaakt van het havenbeheer. Hoe staat het met de blijvende deelname van het Rijk in de N.V. Haven van Vlissingen? In de memorie van antwoord zegt de Minister, dat hij hierover nog geen concrete mededeling kan doen. Intussen heeft hij echter in de Tweede Kamer — *Handelingen*, blz. 3579, linkerkolom — meegedeeld, dat hij eigenlijk geen reden aanwezig acht om deze toestand te beëindigen. Hij zal over deze zaak met zijn ambtgenoot van Financiën gaan praten. Dat is een duidelijk politieke uitspraak en stellingname. Mijn fractie kan zich met deze gedachte niet verenigen. In de eerste plaats is de N.V. Haven van Vlissingen grotendeels in handen van het Rijk, provincie en gemeenten; deze N.V. is een goed en florissant lopend bedrijf. Ik zie niet in, waarom de overheid zich zou terugtrekken, tenzij zij het dogma aanhangt, dat zij geen bedrijf kan en mag leiden. Een overname door een groot concern — in deze branche zijn er geen kleintjes meer — zou bovendien in strijd kunnen komen met het regionale belang, gezien het gemak, waarmede „ruilverkavelingen” tussen bedrijven plaatsvinden. Naar onze mening behoort de bestaande N.V., die onder een zeer bekwame directie staat, de kans te krijgen zich verder te ontwikkelen. Hoever is de Centrale Accountantsdienst met het rapport over de overdracht, het vaststellen van de rechten en plichten van de N.V. Haven van Vlissingen?

Een laatste vraag heeft betrekking op de mededeling van de Minister in de memorie van antwoord, namelijk dat hij de interimrapporten over de ontwikkeling van de Maasvlakte, de Moerdijk en de Westerschelde-haven wil publiceren, als andere studies over alternatieve havenprojecten, verkeer en vervoer door de delta, de infrastructuur, de arbeidsvoorziening het woon- en leefklimaat gereed zijn gekomen. Deze indruk krijg ik althans uit het antwoord. Dat kan dan wel bijzonder lang gaan duren. Is het niet mogelijk — dit is onlangs gebeurd met betrekking tot een recente studie van het Centraal Planbureau over de zeehaven — dat de interimrapporten eerder worden gepubliceerd? Het integrale, nationale zeehavenprogramma, waarover de Minister spreekt, ligt immers aan het eind van een lange weg met deelrapporten, waarvan de bevolking recht heeft kennis te nemen.

De heer De Geer van Oudegein (C.H.U.): Mijnheer de Voorzitter! Ik heb gearzeld of ik u zou vragen mij de gelegenheid te geven tijd van de Kamer te vragen voor de behandeling van het onderhavige wetsontwerp. Na alles, wat in het verleden en vandaag over deze zaak is gezegd, heb ik niet veel meer te zeggen. Het feit, dat ik de aarzeling heb overwonnen en u heb gevraagd mij nog het woord te verlenen, vindt zijn oorzaak in verschillende overwegingen. In de eerste plaats is dit wetsontwerp te belangrijk om erover te zwijgen. Ik ben van mening, dat ook wanneer men geen grote bijdrage tot de discussie met de Minister heeft te leveren het toch juist